

C 8788

INTELCFAX 23

CLASSIFICATION SECURITY INFORMATION

25X1A

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

REPORT NO

## INFORMATION REPORT

CD NO.

COUNTRY Germany (Russian Zone)

DATE DISTR. 23 May 1952

SUBJECT Railroad Rolling Stock at Dessau Waggonfabrik  
(SAG Transmasch)

NO. OF PAGES 1

PLACE  
ACQUIRED  25X1A

NO. OF ENCLS. 1 (23 pages)  
(LISTED BELOW)

DATE OF INFO:  25X1A  
ACQUIRED

SUPPLEMENT TO  
REPORT NO.

25X1A

THIS DOCUMENT CONTAINS INFORMATION AFFECTING THE NATIONAL DEFENSE OF THE UNITED STATES WITHIN THE MEANING OF THE ESPIONAGE ACT 50 U. S. C. 31 AND 32 AS AMENDED. ITS TRANSMISSION OR THE REVELATION OF ITS CONTENTS IN ANY MANNER TO AN UNAUTHORIZED PERSON IS PROHIBITED BY LAW. REPRODUCTION OF THIS FORM IS PROHIBITED.

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION

\* Except where otherwise indicated.

25X1

SOURCE

25X1A

The attached material in partial reply to [ ] is forwarded to you on loan. Its return at your earliest convenience will be appreciated.

25X1

Distribution:

ORR (Attn: [redacted]) (loan)  
Army (loan)

25X1A

THIS DOCUMENT HAS AN ENCLOSURE ATTACHED  
DO NOT DETACH

[illegible]

THIS IS AN ENCLOSURE TO

25X1A

Approved For Release 2002/08/15 : CIA-RDP83-00415R011600030016-2

OFFICIALS ONLY 25X1

1. Attached in Annex 1 is a photostat copy of a prospectus of the Dessau (# 52/17) Railroad Car Plant of the SAG Transmasch regarding the production of refrigerator cars, iron foundry cars, 25-ton capacity, undercarriages for cranes, 50-ton capacity undercarriage for cranes, slag transportation cars, and coke quenching cars. Attached in Annex 2 is a photostat copy of a report of the Technical Office of the Dessau Railroad Car Plant, dated 15 June 1951, regarding a plan for the development of a mining machine for potash mines. Attached in Annex 3 are four photographs showing the exterior and interior of a refrigerator car, one photograph of a flatcar and one photograph of an undercarriage.
2. [redacted] the Dessau Railroad Car Plant produced 1,077 flatcars from 1947 to mid-1948, 100 refrigerator cars from mid-1948 to the end of 1948, 530 refrigerator cars in 1949, 1,035 refrigerator cars in 1950, 785 refrigerator cars from 1 January 1951 to 31 July 1951, 69 twenty-five-ton crane cars (Kranwagen) from 1 May 1949 to 31 December 1950, 31 fifty-ton crane cars in 1950, 19 fifty-ton crane cars in 1950, 19 fifty-ton crane cars from 1 June 1951 to 31 July 1951, 45 slag cars and iron foundry cars in 1949, 60 slag cars and iron foundry cars in 1950, and 12 coke-quenching cars in 1949. The construction of 100-ton crane cars is scheduled to start in 1951. This type of crane car allegedly will be produced only by the Dessau Railroad Car Plant.

*Annex 1 to*

# *A*RBEITS-PRODUKTION

VON

K U H L W A G E N  
E I S E N G I E S S W A G E N  
K R A N U N T E R W A G E N 25 t  
K R A N U N T E R W A G E N 50 t  
S C H L A C K E N T R A N S P O R T W A G E N  
K O K S L Ö S C H W A G E N

# VIERACHSIGER KÜHLWAGEN (GANZMETALL)

## VERWENDUNGSZWECK

Transport von wärme- und kälteempfindlichen Gütern, insbesondere Nahrungsmitteln, wie Frischfleisch, Geflügel, Obst, Gemüse, Eier usw. — Kühlung vermittelt Wasser- oder Salz-Eisgemisch.

Ganzmetallbauart ist völlig dampfdicht und verhindert mit Sicherheit einen Niederschlag der Feuchtigkeit der Außenluft in dem Isolationsmaterial und vermeidet dadurch jede Verschlechterung der Isolationswirkung im Laufe der Zeit.



## TECHNISCHE DATEN

Gewicht, leer	32 t
Nutzlast	26 t
Eislast	6 t
Länge über Puffer	14 700 mm
Drehzapfenabstand	9 830 mm
Achsstand der Drehgestelle	1 860 mm
Achsstand ganz	11 630 mm
Spurweite	1 524 mm
Höhe des Laderaumes (licht)	2 340 mm
Breite außen	3 040 mm
Gesamthöhe von Schienenoberkante	4 630 mm
Bodenfläche (Laderaum)	27,5 m <sup>2</sup>
Rauminhalt (Laderaum)	72 m <sup>3</sup>
Eisraumgröße	11,2 m <sup>3</sup>

aus Walzprofilen und Blechen zusammengeschweißt. Verteilung durch gesiekte Bleche, an den Wagenenden durch Rammblechkonstruktion. Hauptquerträger mit Drehplanken und Gleitstücken russischer Bauart.

System Diamond in Fachwerkbauart; Federung durch 2 Doppelblattfedern und 4 Schraubenfedern je Drehgestell. Radsätze und Gleitlagerbuchsen nach sowjetischen Normalien.

als Friktionsapparat an jedem Wagenende, wahlweise mit Zughaken und Schraubenkupplung oder selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken; jeder Puffer mit einem Satz Schraubenfedern. Puffertellerdurchmesser 400 mm.

als Druckluftbremse, System „Matrossow“, mit 14" Bremszylinder, auf 4 Klötze in jedem Drehgestell wirkend.

aus Blechen und Profilen zusammengeschweißt und mit dem Untergestell verschweißt, in formfester Bauart.

aus Blechen und Profilen zusammengeschweißt und mit dem Wagenkasten vernietet.

aus Bohlen auf Nut und Spund, Fußboden auf Nut und Feder, auf Futterhölzern, die mit dem Eisengerippe verschraubt sind. Wände und Fußboden mit Zinkblech verkleidet, das fugenlos geschweißt ist. Anordnung von senkrechten Abstandsleisten zum Schutz der Wandflächen, zur Sicherstellung des Luftumlafs und zur Unterstützung der Fleiszbalkenwinkel.

doppeltflügelig, mit Drehriegelverschluß an beiden Wagenlängswänden; Ausführung in Eisen mit Holz- und Zinkblechverkleidung.

zur Beschickung der Eiskästen vom Dach aus, mit Drehriegelverschluß.

mittels Kunstharzschäum „Piatherm“ in den Wänden, im Dach und im Fußboden, völlig fäulnissicher, feuchtigkeitsdicht abgedeckt. Unterbringung zwischen der äußeren Blechverkleidung und der inneren Holzverschalung.

je 2 Eiskästen an jedem Wagenende, aus Winkelseisengerippe mit Verkleidung aus gelochten Blechen sowie verstellbaren Rostböden zur Auflagerung des Eises. Abkleidung der Eiskästen gegenüber dem Laderaum durch eine aufklappbare Trennwand, mit Luft-Eintritts- und Austrittsöffnungen darüber und darunter; dadurch Erzielung einer Schornsteinwirkung zwecks Lenkung des Kühlluftumlafs.

für Frischfleisch, bestehend aus 22 Querbalken aus Walzprofilen, mit abwechselnd je 7 und 8 verschiebbaren Doppel-Fleischhaken.

aufklappbar, bestehend aus Flacheisengittern auf Füßen, zur Auflagerung von Gefriergut in Behältern, zur Sicherstellung des Kaltluftumlafs innerhalb der Ladung.

für Schmelzwasser, mit Wasserverschluß zur Vermeidung von Kaltluftverlusten; zur Reinigung von außen aufklappbar, mit automatischem Verschluß, 2 Stück an jedem Wagenende.

zur Feststellung der höchsten und tiefsten Temperatur im Laderaum (Dachmitte zwischen den Türen bzw. unter den Eiskästen). Ablesung außerhalb des Wagens, Schutz der Ablesezifferblätter durch verschließbaren Klappdeckel.

mit Verbindungsstege auf dem Dach, zur Erleichterung der Beeisung vom Wagendach aus. Schutzwannen um die Dachluken herum, zum Schutze des Wagendaches vor überlaufender Salz-Eis-Mischung. Dachaufstieg durch Klappleiter von einer Stirnwand her.

für Ofenrohr bei Benutzung des Wagens im Winter, zwecks Beheizung für kälteempfindliche Güter.

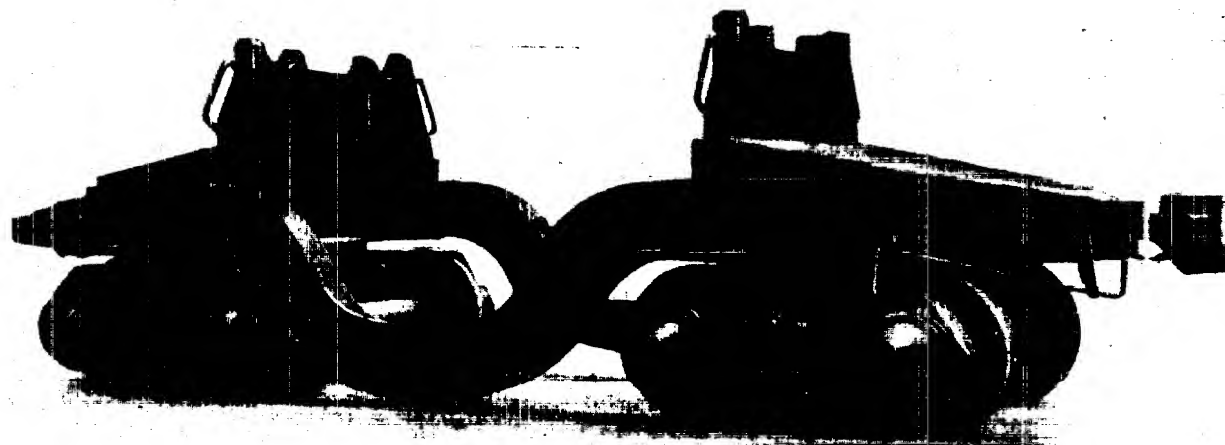
aller Eisenteile durch mehrfache Rostschutzanstriche mit Mennige und Öl-farbe. Außenanstrich hellgrau, Innenanstrich auf Holz ebenfalls hellgrau. Alle Eisenteile im Laderaum, sowie diejenigen, die mit dem Salz-Eisgemisch in Berührung kommen, feuerverzinkt. Die Fleischhaken sind verzinkt.

Approved For Release 2002/08/15 : CIA-RDP83-00415R011600030016-2

# VIERACHSIGER EISENGIESSWAGEN

## VERWENDUNGSZWECK

Transport von flüssigem Eisen



## TECHNISCHE DATEN

Gewicht ohne Kübel	etwa 31 t
Gewicht des Kübels leer	etwa 27 t
Nutzlast	100 t
Gesamtgewicht beladen	etwa 158 t
Länge zwischen den Kupplungen	8 200 mm
Drehzapfenabstand	4 160 mm
Drehgestellachsstand	1 300 mm
Höhe über Schienenoberkante (ohne Kübel)	2 230 mm
Größte Breite (ohne Kübel)	2 710 mm
Lichter Abstand der Kübelträger	3 110 mm
Spurweite	1 524 mm
Höchstgeschwindigkeit	15 km/h
Kleinster zulässiger Kurvenradius	75 m
Größter Raddruck	20 t

WAGGONFABRIK DESSAU DER STAATL. A.G. FÜR TRANSPORTMASCHINENBAU, TRANSMASCH. DESSAU



## 25X1A WIRKUNGSWEISE

Der Kübel zur Aufnahme des flüssigen Eisens ist mit zwei Auslegern versehen, die sich mit drei Zapfenpaaren auf die Kübellagerungen des Wagens abstützen. Um den Kübel ganz aus dem Wagen herausheben zu können, sind zwei Tragzapfen oberhalb der Lagerzapfenpaare angeordnet. Außerdem befindet sich im Unterteil des Kübels auf jeder Wagenseite ein Bolzen, an denen der Kran angreift, wenn der Kübel gekippt werden soll.

Beim Kippen wird der Kübel durch Anfassen mittels Kran an einem der zuletzt genannten Bolzen solange angehoben, bis er sich auf der gegenüberliegenden Wagenseite mit Armen, die an den eingangs erwähnten Auslegern sitzen, auf außerhalb des Wagens stehende Stützen auflegt; bei weiterem Anheben hebt der Kübel sich ganz vom Wagen ab und kippt nur noch um die letztgenannten Stützen.

Der Kübel mit den Auslegern gehört nicht zur Lieferung der Waggonfabrik.

## BAUWEISE

**Untergestell.** Gebildet aus zwei Kopfstückkonstruktionen mit Kübellagerungen, kastenförmig zusammengeschweißt aus starken Blechen sowie aus zwei gekröpften Stahlgußlangträgern mit U-förmigem Querschnitt, die mit den Kopfstücken mittels Paßkeilen verschraubt sind. An den Kopfstücken sind die Drehpfannen und seitlichen Gleitstücke für die Lagerung auf den Drehgestellen angeordnet.

**Drehgestelle** System „Diamond“ mit Wangen und Drehplannenträger aus Stahlguß. Achslager als Pendelrollenlager, mit den Wangen in besonderen Lagerbüchsen verschraubt. Abfederung mit zwei Gruppen zu je 6 Stück paarweise ineinandersteckenden Schraubenfedern je Drehgestell.

**Zugvorrichtung** an jedem Wagenende, bestehend aus einem Friktionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

**Stoßvorrichtung** als selbsttätige Mittelpufferkupplung ohne seitliche Puffer.

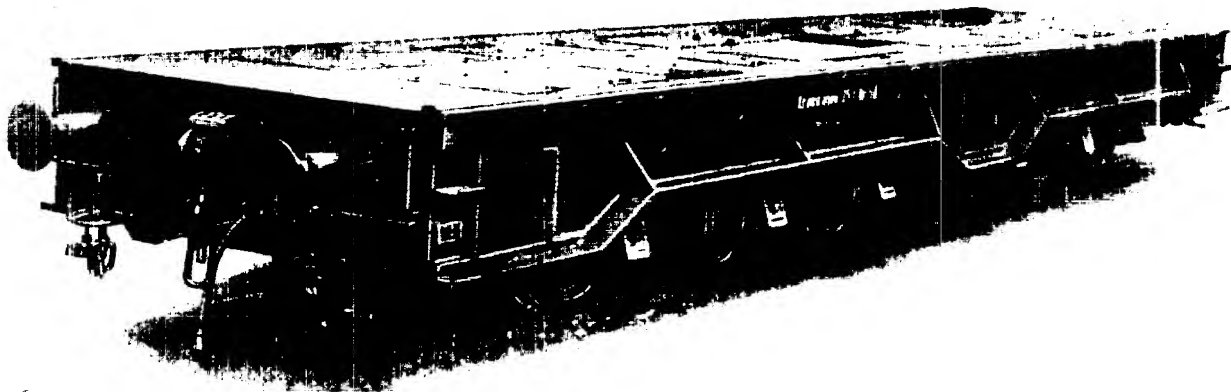
**Bremse** ist nicht vorgesehen.

# SECHSACHSIGER KRANUNTERWAGEN

## 25 t TRAGKRAFT BEI 6,6 m AUSLADUNG

### VERWENDUNGSZWECK

Aufnahme eines in Wagenlängsrichtung verfahrbaren Schwenkkranes mit einziehbarem Ausleger und 25 t Hubkraft bei 6,6 m Ausladung, insbesondere zur Verwendung an Unfall-, Brücken- und Ladestellen. Das Kranfahrzeug ist profilfrei, daher im Eisenbahnverkehr freizügig



### TECHNISCHE ANGABEN

Gewicht ohne Kran	etwa	32 t
Nutzlast (6,6 m Ausladung)		25 t
Gewicht des betriebsfertigen Kranwagens	etwa	102 t
Länge über Puffer		13 620 mm
Drehzapfenabstand		5 500 mm
Gesamtachsstand der Drehgestelle	2	1550
Achsstand ganz		3 100 mm
Länge über Kopfstück		8 600 mm
Spurweite		12 500 mm
Größte Breite des Unterwagens		1 524 mm
Lichter Abstand der Kranlaufschienen		3 150 mm
Höhe der Oberkante Kranlaufschiene über Schienen-Oberkante		2 650 mm
Höchste Geschwindigkeit bei Zugfahrt	etwa	1 400 mm
Kleinster zulässiger Kurvenradius		65 km/h
Größter Raddruck bei Zugfahrt		80 m
		18 t



Der mit diesel-elektrischem Antrieb versehene Schwenkran läuft auf den auf den Oberflanschen der Langträger verlegten Schienen und ist durch Sicherheitsketten, die am Oberflansch der Langträger umgreifen, gegen Abheben gesichert. Beim Arbeiten mit größeren Lasten quer zur Gleisachse, wird der Wagen auf sechs einziehbare Kragarme (auf jeder Seite drei) mit hydraulischer Lastenübertragung auf Schwellenstapel außerhalb des Gleises abgestützt. Beim Arbeiten des Kranes ohne Abstützung werden die Tragfedern der Drehgestelle durch Schraubenspindeln und Ausgleichhebel entlastet bzw. ausgeschaltet. Zum Verfahren des gesamten Kranwagens auf dem Gleis ist eine Getriebeanlage vorgesehen, die einen Antrieb der beiden inneren Endachsen der Drehgestelle von der Maschinenanlage des Kranes aus über Zahnradvergeleiche gestattet.

Der Kran besteht aus starken Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus zwei Langträgern mit Doppel-T-Querschnitt mit je drei Aussparungen auf jeder Seite für die Kragarme, ferner aus Querträgern, Kopfstücken und Drehpfannenträgern.

Die Drehgestelle sind dreiaxsig, aus Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus Seitenwangen, Querträgern, Kopfstücken, Drehpfannenträgern und Bremszylinderträgern. Abfederung durch Blattfedern an jeder Achsbuchse, Aufhängung in schrägen Gehängen. Gleitachslager mit rotguss-armierten Stahllagerschalen und Babbitausguß.

1. Äußere Endachse, Achswellen und Räder in Normalausführung.
2. Mittelachse, Achswelle in Normalausführung, Räder an den Laufflächen ohne Spurkranz.
3. Innere Endachse, Räder in Normalausführung, Achswelle verstärkt zur Aufnahme des Zahnrades für den Hilfsantrieb. Lastenausgleich zwischen Mittelachse und äußerer Endachse durch zweiarmigen Hebel.

An jedem Wagenende, bestehend aus einem Friktionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

Als Stangenpuffer, beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken.

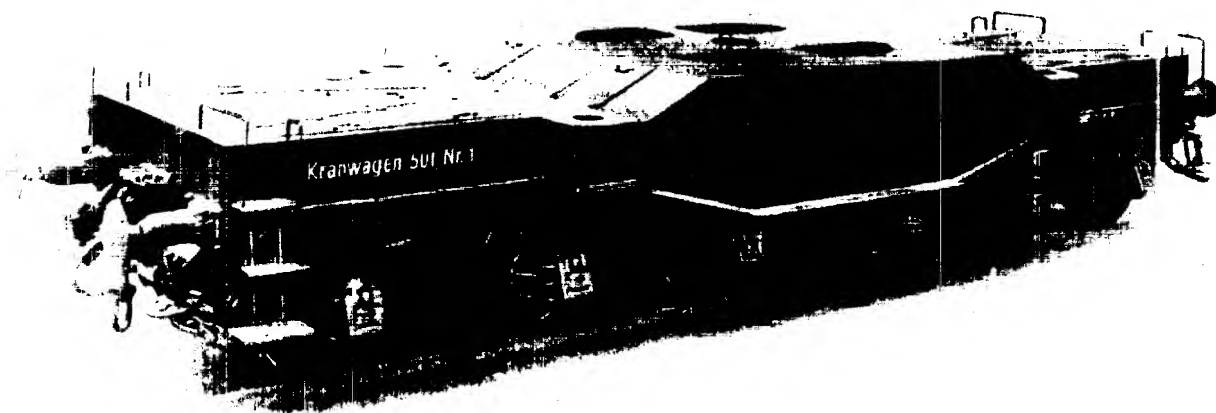
Als Druckluftbremse, System „Matrossow“, mit zwei Stück 14" Bremszylindern auf acht Klötze in jedem Drehgestell wirkend. Die Antriebsachse wird nicht gebremst. Außerdem ist eine Handbremse vorhanden; Betätigung der letzteren durch Handrad von beiden Seiten jeden Drehgestells.

Beim Arbeiten des Kranes wird die Plattform mit Schienenanzügen, an jedem Wagenende 2 Stück, festgeklemmt und durch eine Vorrichtung die Federung entlastet.

# SECHSACHSIGER KRAUNTERWAGEN

## 50 t NUTZLAST bei 6,3 m AUSLADUNG

Aufnahme eines in der Mitte zwischen den Drehgestellen mittels Königszapfens, Drehkranz und Zahnkranz gelagerten Schwenkkranes mit einziehbarem Ausleger und 50 t Tragkraft bei 6,3 m Ausladung, insbesondere zur Verwendung an Unfall-, Brücken- und Ladestellen. Das Kranfahrzeug ist profilfrei, daher im Eisenbahnverkehr freizügig.



Gewicht ohne Kran	etwa	28 t
Nutzlast (6,3 m Ausladung)		50 t
Gewicht des betriebsfertigen Kranwagens	etwa	95 t
Länge über Puffer		10 770 mm
Drehzapfenabstand		4 800 mm
Gesamtachsstand der Drehgestelle	2 x 1550	3 100 mm
Achsstand ganz		8 600 mm
Länge über Kopfstück		9 650 mm
Spurweite		1 524 mm
Größte Breite des Unterwagens		3 150 mm
Höhe der Rollenkranzunterkante über Schienenoberkante	etwa	1 800 mm
Größte Geschwindigkeit bei Zugfahrt		65 km/h
Kleinster zulässiger Kurvenradius		80 m
Größter Raddruck bei Zugfahrt	etwa	16,5 t

## WIRKUNGSWEISE

Der mit dieselektrischem Antrieb versehene Schwenkran dreht sich auf dem auf der Plattform gelagerten Rollenkranz um den in der Mitte des letzteren liegenden Königszapfen. Beim Arbeiten des Kranes mit größeren Lasten quer zur Gleisachse wird der Wagen auf vier beizuklappende Schwenkarme (auf jeder Seite zwei) mit hydraulischer Lastübertragung auf Schwellenstapel außerhalb des Gleises abgestützt. Beim Arbeiten des Kranes ohne Abstützung werden die Tragfedern der Drehgestelle durch Schraubenspindeln und Ausgleichhebel entlastet bzw. ausgeschaltet. Zum Verahren des gesamten Kranwagens auf dem Gleis ist eine Getriebeanlage vorgesehen, die einen Antrieb der beiden inneren Endachsen der Drehgestelle von der Maschinenanlage des Kranes aus über Zahnradvorgelege gestattet.

## BAUWEISE

Der Kran besteht aus starken Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus zwei Langträgern mit Doppel-T-Querschnitt mit insgesamt vier doppelten Lagerungen für die Schwenkarme. Die Langträger sind durch angeschweißte Querträger, Kopfstücke und Drehpfannenträger miteinander verbunden.

Die Drehgestelle sind dreiaxsig aus Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus Seitenwangen, Querträgern, Kopfstücken, Drehpfannenträgern und Bremszylinderträgern. Abfederung durch Blattfedern an jeder Achsbuchse, Auhängung in schrägen Gehängen. Gleitachslager mit rolquarmierten Stahllagerschalen und Babbitausguß.

Die Achsen sind wie folgt:

1. Äußere Endachse, Achswellen und Räder in Normalausführung.
2. Mittelachse, Achswelle in Normalausführung. Räder an den Laufflächen ohne Spurrkranz.
3. Innere Endachse, Räder in Normalausführung, Achswelle verstärkt zur Aufnahme des Zahnrades für den Hilfsantrieb. Lastenausgleich zwischen Mittelachse und äußerer Endachse durch zweiarmligen Hebel.

An jedem Wagenende, bestehend aus einem Friktionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

Die Drehgestelle sind als Stangenpuffer beiderseits der Zuavrichtung an den Kopfstücken. Die Puffer lassen sich beiseiteklappen, um die Arbeit des Schwenkkranes nicht zu behindern.

Die Drehgestelle sind als Druckluftbremse System „Matrossow“, mit zwei Stück 14" Bremszylindern auf der Klotze in jedem Drehgestell wirkend. Die Antriebsachse wird nicht gebremst. Außerdem ist eine Handbremse vorhanden. Betätigung der letzteren durch Handrad von beiden Seiten des Drehgestells.

Beim Arbeiten des Kranes wird die Plattform mit Schienenzangen an jedem Wagenende 2 Stück an den Schienen verriegelt und durch eine Vorrichtung die Federn entlastet.

# 10 VIERACHSIGER SCHLACKENTRANSPORTWAGEN

WAGGON-FABRIK A.W.F.O.K.

Aufnahme und Transport von Schlacke (Hochofen- oder Martinschlacke) vom Schmelzofen zur Halde und Entleerung daselbst.



ABMESSUNGEN

Gewicht des Wagens ohne Kübel	ca. 39,0 t
Gewicht des Wagens mit Kübel für Hochofenschlacke	53,0 t
Gewicht des Wagens mit Kübel für Martinschlacke	56,0 t
Gewicht mit Hochofenschlacke beladen	84,0 t
Gewicht mit Martinschlacke beladen	95,0 t
Nutzlast mit Hochofenschlacke	31,0 t
Nutzlast mit Martinschlacke	39,0 t
Länge zwischen den Kupplungen	7850 mm
Drehzapfenabstand	4230 mm
Drehgestellachsstand	1800 mm
Höhe über Schienenoberkante (mit Kübel)	3727 mm
Größte Breite	3480 mm
Spurweite	1524 mm
Größter Raddruck	etwa 12 t
Höchstgeschwindigkeit	15 km/st
Kleinster zulässiger Kurvenradius	75 m
Höchstzulässiges Gefälle	1,5 ‰
Überhöhung der Kippvorrichtung des Kübels	1 : 23,6
Weg des Gleitstücks	972 mm
Drehwinkel des Kübels	116 °
Dauer des Kippvorgangs	1,2 bis 1,5 min
Leistung des erforderlichen Elektromotors	mindestens 22 kW
Drehzahl je min	etwa 700 bis 900 U/min

## WIRKUNGSWEISE

Der Kübel für die Aufnahme der Schlacke ist in einem Stützring gelagert und kann nach Auslösung von Sicherheitsklinken aus diesem herausgehoben und gegen einen anderen ausgewechselt werden.

Der Stützring trägt an seinen beiden Enden in Wagenlängsrichtung Rollsegmente mit Spurkränzen, die sich auf Rollbahnen abwälzen. Konzentrisch mit diesen Rollsegmenten sitzen Stirnradritzel, die in neben den beiden Rollbahnen liegende und mit ihnen kombinierte Zahnstangen eingreifen; Ritzel und Zahnstange sichern die Lage des Stützringes mit Kübel beim Kippen. Der Antrieb des Stützringes einschl. Kübel beim Kippvorgang erfolgt durch einen Elektromotor über zwei Stirnradgetriebe, eine wagerecht quer zum Wagen gelagerte Schraubenspindel und eine auf ihr sitzende Mutter, die durch parallel zur Schraubenspindel liegende Führungen am Mitdrehen gehindert ist; die Mutter überträgt über einen Mitnehmerzapfen ihre wagerechte Bewegung auf Stützring mit Kübel, die so infolge Abwälzung der Rollsegmente und Zahnradritzel auf Rollbahnen und Zahnstangen den Kippvorgang ausführen.

## BAUWEISE

**Untergestell** gebildet aus 2 Kopfstückkonstruktionen aus Stahlguß, kastenförmig ausgebildet mit Versteifungsrippen, sowie zwei gekröpften Längsträgern aus Stahlguß mit U-förmigem Querschnitt. Kopfstücke und Längsträger sind mittels Paßkeilen miteinander verschraubt. An den Kopfstücken sind Drehpfannen und Gleitstücke für die Lagerung auf den Drehgestellen angeordnet, ferner Zug- und Stoßvorrichtungen sowie Rollbahnen und Zahnstangen für den Stützring und die Getriebeanlage für das Kippen.

**Drehgestell** System „Diamond“ mit Wangen und Drehpfannenträgern aus Stahlguß. Achslager als Pendelrollenlager, lösbar verbunden mit den Drehgestellrahmen. Abfederung mit 2 Gruppen Federn je Drehgestell, jede Gruppe bestehend aus je 4 Satz paarweise ineinandersteckender Schraubenfedern und einer Doppelblattfeder.

**Zugvorrichtung** an jedem Wagenende, bestehend aus einem Friktionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

**Stoßvorrichtung** als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken; jeder Puffer mit einem Satz aus 2 ineinandersteckenden Schraubenfedern; Puffertellerdurchmesser 400 mm.

**Bremse** ist nicht vorgesehen.

**Kippeinrichtung** für Schlackekübel, gebildet durch Stützring aus Stahlguß, in den der Schlackekübel eingesetzt und durch 4 Sicherungsklinken gehalten wird. Gegen Verdrehung des Kübels im Stützring erfolgt die Sicherung durch Knaggen auf der Oberfläche des Ringes. Der Stützring ruht mittels zweier Rollsegmente mit Spurkränzen auf Rollbahnen aus Stahlformguß, die quer zur Wagenlängsrichtung auf den Stahlgußkopfstücken verschraubt sind. Diese Rollbahnen sind kombiniert mit Zahnstangen, in die Stirnradritzel eingreifen; diese sitzen auf Zapfen, die zu den Rollsegmenten konzentrisch liegen; sie sichern die Lage des Stützringes mit Kübel und verhindern ein Gleiten der Rollsegmente.

**Getriebe** für die Kippeinrichtung, bestehend aus Elektromotor mit Schalteinrichtung, zwei Stirnradgetrieben in Wälzlager, Schraubenspindel in Wälzlager mit Führungen, Mutter und Mitnehmerzapfen, ist auf dem einen entsprechend ausgebildeten Kopfstück aufgestellt und mit diesem verschraubt. Die Übertragung der wagerechten Bewegung der Mutter auf den Stützring erfolgt mittels des Mitnehmerzapfens, der über die Rollsegmente und Zahnräder die Kippbewegung des Stützringes mit Kübel einleitet.

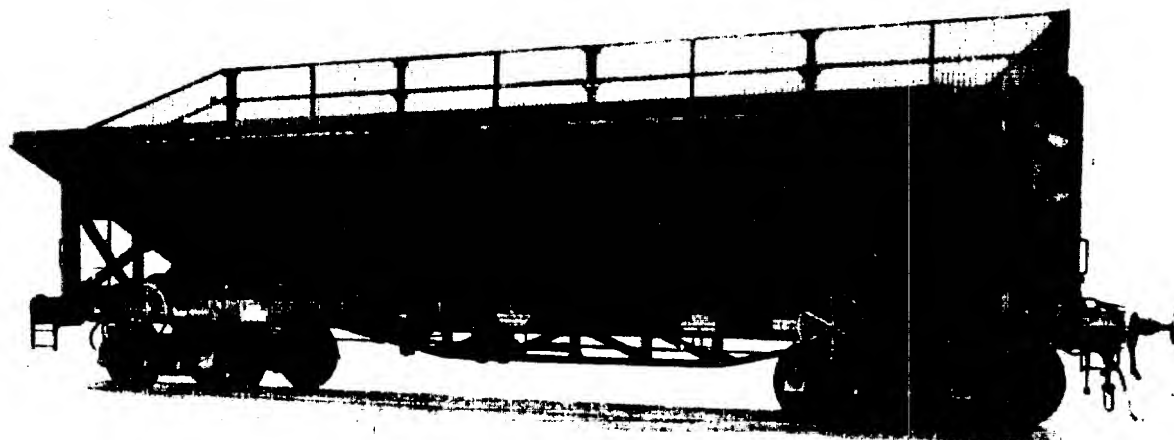
**Lieferumfang:** Kopfstücke mit Stützring, Getriebe und Langträgern fertig zusammengebaut und auf die Drehgestelle aufgesetzt, ohne Schlackekübel und elektrische Anlage für den Kippantrieb.

# VIERACHSIGER KOKSLÖSCHWAGEN

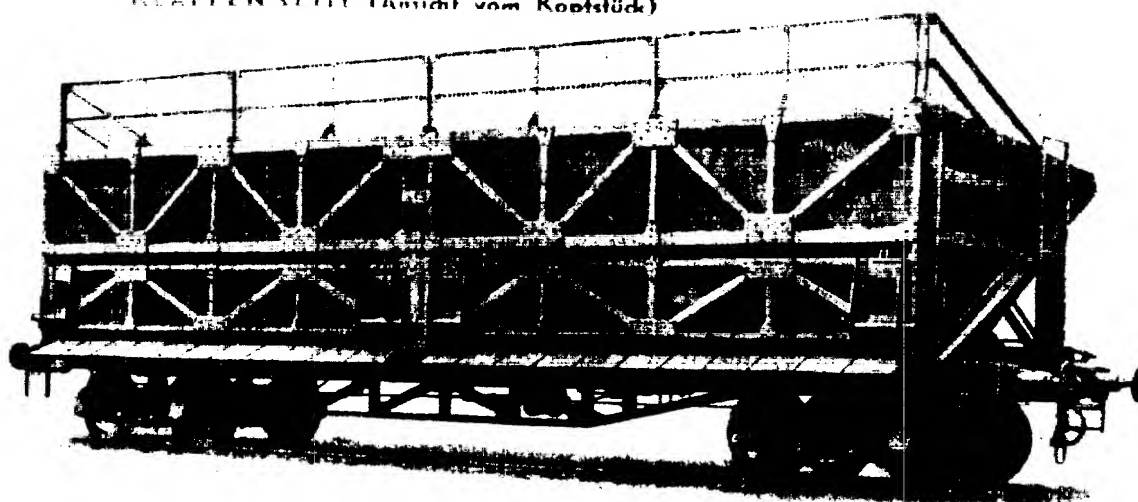
## VERWENDUNGSZWECK

Aufnahme und Transport von glühendem Koks nach dem Ausstoß aus dem Glühofen (Retorte) zum Ablöschen.

## ANTRIEBSSEITE



## KLAPPENSEITE (Ansicht vom Kopfstück)



## TECHNISCHE DATEN

Gewicht, leer	etwa 54 t
Nutzlast, gesamt	13 t
Länge über Puffer	15 000 mm
Drehzapfenabstand	10 000 mm
Achsstand der Drehgestelle	1 800 mm
Achsstand ganz	11 800 mm
Spurweite	1 524 mm
Breite von Längs-Mitte-Wagen	
bis Außenkante-Getriebeseite	2 337 mm
bis Außenkante-Klappenseite	1 883 mm
Gesamthöhe von Schienenoberkante	4 651 mm
Rauminhalt (Laderaum) rund	50 m <sup>3</sup>
Neigung der Ladeflächen gegen die Wagerechte	28°

Der Koks wird von oben in den Laderaum geschüttet. Die Entleerung erfolgt nach einer Wagenseite zu nach dem Öffnen von Klappen, die durch mit Preßluft oder von Hand betätigte Getriebe bewegt werden (mindestens 1,5 atü).

Der Laderaum ist in zwei gleichgroße Abteilungen von je 25 m<sup>3</sup> Rauminhalt unterteilt; jede Abteilung ist durch eine Klappe verschlossen; letztere werden von Hand einzeln oder mit Druckluft zugleich durch das zugehörige Getriebe geöffnet oder geschlossen. Sicherung der geschlossenen Klappen durch Totpunktspernung.

Der Boden des Laderaumes ist unter 28° gegen die Wageredite geneigt, so daß die Ladung von selbst abrutscht.

Die Getriebe für die Laderaumklappen bestehen aus einem Druckluftzylinder, der über eine Zahnstange, ein Stirnrad mit Welle, Hebeln und Stangen die Klappen bewegt. Bei Handbetrieb ist vor die Welle ein Schneckengetriebe sowie ein Stirnrad-Untersetzungsgetriebe geschaltet. Die Stellung der Klappen wird über eine Schaltwalze auf einen Lichtsignalkasten auf der Lokomotive übertragen, so daß dort bei geschlossenen Klappen eine grüne Lampe aufleuchtet, dagegen eine rote, sobald eine Klappe geringfügig geöffnet wird.

### BAUWEISE

**Rahmen** aus Walzprofilen und Blechen zusammengesetzt. Hauptquerträger mit Drehplanen und Gleitstücken russischer Bauart.

**Drehgestelle**, System Diamond, wahlweise in Stahlguß- oder in Fachwerkbauart aus Walzeisen. Federung durch acht mal zwei ineinandersteckende Schraubenfedern und zwei Doppelblattfedern je Drehgestell. Radsätze und Gleitlagerachsbuchsen nach sowjetischen Normalien.

**Zugvorrichtung** an jedem Wagenende, bestehend aus je einem Satz Schraubenfedern, ineinandersteckend, mit Zughaken und Schraubenkupplung.

**Stoßvorrichtung** als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken; jeder Puffer mit einem Satz Schraubenfedern, ineinandersteckend. Pufferteller  $\varnothing$  400 mm.

**Bremse** als Druckluftbremse, System „Matrossow“ mit 14 " Bremszylinder, auf vier Klötze in jedem Drehgestell wirkend. Hauptluftleitung mit Übergangsschlauchkupplung an den Kopfstücken.

**Kastengerippe** aus Profileisen und Blechen zusammengesetzt. Das Kastengerippe bildet tragfähige Fachwerkträger zur Aufnahme der Verkleidungsplatten und der Ladung. Der schräge Boden besteht aus 5 mm starkem Blech mit Versteifungsträgern. An den Stirnseiten und auf Klappenseite des Kastens Aufsatzgitter, um Überschütten von Ladegut zu verhindern. Das Innere der Laderäume und der Schrägboden ist mit auswechselbaren Platten aus hitzebeständigem Gußeisen verkleidet.

**Entleerklappen** an je drei Scharnieren mit waagerechter Achse an der Unterkante des Kastenträgers aufgehängt. Sie bestehen aus einem Fachwerkträger aus Walzeisen, der nach dem Laderaum zu mit hitzebeständigen Gußeisenplatten verkleidet ist.

**Klappengetriebe**, bestehend aus doppelt wirkendem Luftzylinder von 400 mm Durchmesser, Zahnstange, Stirnrad, Hauptwelle in Wagenlängsrichtung mit Hebeln an den Enden sowie Verbindungsgestänge zu den Klappen.

Reservehandantrieb (ausrückbar) mit Handrad, Schneckengetriebe und Stirnrad-Untersetzungsgetriebe, Luftleitungen für „Öffnen“ und „Schließen“ mit Schlauchkupplung an den Wagenenden.

Schmierung der Lager durch Nippel mittels Feltpresse, des Zylinders durch Spezialschmierapparat.

**Leuchtanlage** bestehend aus:

Lampenkasten auf der Lokomotive, enthaltend rote und grüne Signallampe, Transformator 220/24 V Wechselstrom und Hauptschalter,

Schaltkasten mit Kontaktwalze für jede Klappe, betätigt von der Hauptwelle aus, sowie dreipolige Leitung, verlegt in Stahlrohr mit Übergangskupplungen an den Wagenenden.

Die Betriebsspannung und Stromart der Anlage können den Wünschen der Besteller angepaßt werden.

**Oberflächenbehandlung** der Eisenteile von Untergerüst, Drehgestellen und Kastengerippe durch mehrfache Anstriche mit Mennige und Ölfarbe; soweit die Bauteile durch das Ladegut heiß werden, kommt hitzebeständige Farbe zur Anwendung. Die gußeisernen Auskleidungsplatten erhalten keinen Anstrich.



Beim Schmelzen der Abwässerung  
der Kalksteinen

Vorgang: Schriftwechsel Franzosen-Leipzig v. 8.6.51  
Zeichen Nr. 1-7/532 (Ztg. Nr. 444/51-5)

Aufgrund seiner Vertretung des stellvertretenden  
der Verapaltung zur sowjetischen Regierung in  
land, Konstantinowitsch, sende ich Ihnen beiläufig  
die folgenden Bedingungen zur Ausarbeitung. Es  
sichert sich, dass die Bedingungen für die Ausführung und  
die Ausführung der Arbeit in der Arbeit in der Arbeit  
die die Hauptbedingung der Arbeit der Regierung  
Zurück eines der größten Ziele von Teilung  
in dieser Konkurrenz bekannt.

ALL INFORMATION CONTAINED  
HEREIN IS UNCLASSIFIED  
DATE 08-01-2001 BY 60322 UCBAW

Die 1. und 2. Schlichtung sind den Kettlerbeschädigten  
31.3.51) lauten wie folgt:

der Abteilung der GAN "Kali" für die Entschärfung von Munitionsvorrichtungen von Strukturstahl  
Kollisionspunkt der der die Kollisionsstrahl.

\_\_\_\_\_

2. Der Kontrollprüfung der Mechanisierung der Arbeit  
Es wird festgestellt, daß die Spracherbeit mittel-  
langfristig zu mindern oder vollständig aufzuheben  
ist, und die Mitarbeiter zu selbstständiger, be-  
stimmter, das heißt freier der bei den maschinellen  
Arbeitsgeschritten erzielbaren Wirtschaftlichkeit  
zu entwickeln. Es wird das Abbau des Werts in 1950  
festgelegt, wobei die Anforderungen und Installationen  
zu berücksichtigen sind.

1. Die Bedeutung der Konzentration einer  
2. zum Erreichen von Zielen

**TO:** Mr. Tolson  
**FROM:** Mr. [redacted]  
**SUBJECT:** [redacted]

1. Geringes Gewicht, Maximum 15 kg
2. Kleine Länge der Maschine zwecks Erleichterung bei natürlichen Verhältnissen der Schichtarbeit. Die Maschine soll 2 m nicht übersteigen, wobei die Zeit soll dieselbe bleiben sein.
3. Der Radius der Drehkurve soll 30 m nicht übersteigen.
4. Die Leichtigkeit der Drehung des Halters des Instrumentes zwecks Anpassung an die Schnittstellen zu gewährleisten.
5. Zwecks Erreichung der Bewegungseichtigkeit und der Kängierbarkeit soll sich die Maschine nach Raupen- und Laufbaggern bewegen.
6. Die in Aussicht gestellte Marke der Schneidmaschine beim Streckentreiben und Abbau in Form eines Kreises, Ellipsen oder Rechteckes, 1,5 - 2,0 m und ein anderer Typ - Breite nicht über 4 - 5 m und Höhe in beiden Fällen 2,5 m.
7. Große Stabilität des schneidenden Instrumentes und leichte Austauschbarkeit desselben.
8. Beim reinen Arbeitsgang soll die Maschine mit einer Ausgeglichenheit nicht unter 1 m/s haben.
9. Minimale Anzahl an Personal für Bedienung und Umstellung der Maschine.
10. Minimale Anzahl an Personal für die Umstellung der Maschine auf eine andere Arbeitsstelle.
11. Automatische Entladung und Verladung des bei der Arbeit der Maschine anfallenden Erzes, was auch eine Kombination mit Bandförderern.
12. Der Entwurf soll Aufmerksamkeit verdient werden.
13. Es ist erwünscht auch Möglichkeit elektrischer Antriebe die Motoren und Schalter sollen explosionsgefährdet sein.
14. Gefährlose Bedienung der Maschine.
15. Vermeidung nichtnormaler Kräfte der einzelnen Maschine, besonders des Halters des Schneidinstrumentes.

Zur Konstruktion soll eine Erläuterung der Arbeitsweise der Maschine, der Möglichkeit auch Verbesserungen, die während sein können, beigelegt werden.

#### Preis:

Mit der Wettbewerb werden folgende Preise festgesetzt:

1. Preis - 25.000, -- DM
2. Preis - 10.000, -- DM
3. Preis - 5.000, -- DM

ILLEGIB

Approved For Release 2002/08/15 : CIA-RDP83-00415R011600030016-2

Approved For Release 2002/08/15 : CIA-RDP83-00415R011600030016-2

